„Cancel culture“ für Verbrennungsmotoren in ganz Europa?

Im politischen Bereich macht gerade das Wort der *cancel culture* die Runde; es geht darum, „Klimaleugnern“ und anderen „Rechten“ wie Dieter Nuhr oder Lisa Eckhart (EIKE sowieso) jede Möglichkeit zu nehmen, sich kritisch zu äußern.

Übertragen auf die Klimawandelpolitik bekommen wir Bürger in Europa offenbar auch eine Abschaffungskultur für preiswerte und massentaugliche Individual-Fahrzeuge, die durch teure und langstreckenuntaugliche Elitengefährte mit den umweltverschmutzenden Cobalt-Lithium-Akkumulatoren. Das Königreich Norwegen will schon in fünf Jahren Verbrenner verbieten; die Stadt Mailand 2027. Das 17. deutsche Bundesland, die Balearen-Inseln mit Mallorca, will 2025 alle Diesel-Aggregate verbannen (Gruß von der Taxifahrer-Vereinigung).

Im Autoland Deutschland ist das trotz der weltweit stärksten Greta-Bewegung noch nicht so schnell möglich. Aber die *Fridays-for-no-future*-Lobbygruppen arbeiten schon daran: Das Bündnis *#aussteigen* forderte anläßlich der weitgehend ins Wasser gefallenen Internationalen Auto-Ausstellung IAA 2019 in Frankfurt allen Ernstes den sofortigen Ausstieg aus dem Wärmekraft-Verkehr und bis 2035 die totale Klimaneutralität auf den Straßen.

Die schwarzrote Bundesregierung Merkel IV tut, was sie kann, um die Forderungen der Abschaffungs-Extremisten zu erfüllen. So ist im Corona-Konjunkturpaket vom Juni keine Förderung beim Kauf von Kolbenmotor-Autos enthalten. Stattdessen werden wohlhabende Käufer aus der klimarettenden Klasse beim Erwerb von Elektro-Zweit(?)-Autos großzügig unterstützt. Auch die regierungstreuen Medien wie *Heise.de* trommeln fleißig und ahnungslos für die Abschaffung der sauberen hochgezüchteten Verbrennungsmotoren, dem Spitzenprodukt *made in Germany*:

> Die Mär vom sauberen Verbrenner glaubt niemand mehr.

Zumindest in der Blase der Redaktionsaktivisten. Und die Automobil-Lobbyisten scheinen mittlerweile völlig aufgegeben zu haben – sie haben es nicht geschafft, eine Kauf-Förderung für ihre echten Autos im Corona-Paket durchzusetzen und wurschteln sich mit ihren Spielzeugautos auf Elektrobasis nur durch, um den heftigen EU-Strafzahlungen zu entgehen.

Einige haben aber Rückgrat und sagen der Fachpresse,

> „Auf vielen Märkten werden hocheffiziente Verbrenner noch lange einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten.“ *Bernhard Mattes VDA, zur autozeitung*

Das Klima kann und wird man zwar nie schützen; aber für eine saubere Atemluft

VISIT…

LANZAROTE
Caliente.com

mit wenig Feinstaub ist ein deutscher Diesel das Beste, was man kaufen kann, wie unsere Nachbarn in den angrenzenden östlichen Ländern nur zu gut wissen.

Die deutschen Käufer, die nur **ein** Auto haben (wollen) und kein moralisches Statussymbol brauchen, wissen es auch und weigern sich, den „fahrenden Elektroschrott“ (Zitat EIKE-Leser) zu kaufen. Im März gab es nur rund 137.000 Stromer auf deutschen Straßen; gegenüber >>40 Millionen Wärmekraft-getriebenen. Die Zahl soll selbst bei „optimistischer“ Entwicklung für die Lithium-Wagen in zehn Jahren noch aktuell sein. Pointe: Im Januar 2020 gab es fast 48 Millionen PKW in Deutschland, mehr als je zuvor.

Deutsche Hersteller werden an der Elektrifizierung des Verkehrs auf unseren Straßen gar nichts groß beitragen können, da die ausländischen Hersteller mit ihren relativ billigen Lithium-Kleinwagen den Markt beherrschen; dann kommt noch der „coole“ *Tesla* im Luxus-Segment hinzu, der mit seiner Giga-Fabrik bei Berlin von der Regierung zusätzlich gepäppelt wird. Heißt, die vom Euro-medienpolitischen Komplex um Merkel und UvdL gewollte große Transformation des deutschen Straßenverkehrs geht gleich doppelt zu Lasten unserer wichtigsten Industrie, die unseren Wohlstand schafft: Erstens werden Weiterentwicklung und Bau von Wunderwerken des Otto- und Dieselmotorbaus unterbunden; zweitens werden ausländische Konkurrenten mit ihren schlechteren Produkten künstlich auf unseren Märkten installiert.

Trotz daß die Manager und Lobbyisten unserer deutschen Autoindustrie derart zahnlos geworden sind, werden sie von Haltungsjournalisten als mächtige und gewiefte Trickser dargestellt, die mit „fragwürdigen Zahlen“ arbeiteten,

> wie wir das von der Kohle- und Tabakindustrie gewohnt sind. (Heise)

Das kennen wir doch von der Hatz auf *Heartland* oder uns. Ein geschickter Schachzug von Ökoaktivisten, die lebensnotwendige Energie- und Fahrzeugindustrie mit der entbehrlichen Luxusindustrie der Tabakhersteller, deren Produkte tatsächlich gefährlich sind, zu vergleichen.

Dabei weist zum Beispiel der Sprecher des *Vereins der Deutschen Ingenieure* VDI nur auf reale Probleme hin:

> Bei unserem Strom-Mix in Deutschland heute und in den folgenden Jahren [werden] die Elektrofahrzeuge zumindest die nächsten zehn Jahre hinsichtlich ihrer CO_2-Emissionen mehr Schaden anrichten als die Vebrennungsmotoren.

Wenn Kohlen-zwei-Sauerstoff Schaden denn anrichten würde; aber entscheidend ist ja, was die Aktivisten und Aktivistinnen glauben. So meint die DIW-Energieexpertin Claudia Kemfert, daß

> Elektroautos mit gezielten Kampagnen und PR schlecht geredet werden sollen – wie immer, wenn das fossile Kapital die Vergangenheit

> möglichst lange konservieren will.

Nein, Frau Prof.'in, Harald Lesch und das ZDF arbeiten garantiert nicht für das „fossile Kapital". Außerdem ist der Ausdruck „fossiles Kapital" ein Echo von SED-Sprech, das wir im DIW nicht erwarten würden. Ähnlich äußert sich eine Sozialökonomin der Universität Hamburg, die erstaunlich offen davon spricht,

> Verkehr generell zu reduzieren und das private Auto als hegemoniales Mobilitätsmedium [zu überwinden].

Klingt, als stünde hier jemand auf dem Gehaltszettel der chinesischen Regierung. Oder doch eher in Diensten der Grünen und anderer elitärer Kreise, die den plebejischen Massenverkehr durch einen patrizischen ersetzen wollen? Ein gleichlautendes Manifest für eine solche umfassende „Mobilitätswende" will weg

> … vom Auto und hin zu einer Mobilität, bei der der Mensch [sic! Wer ist das? Das „wir" von Merkel?], Fußwege, das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel im Zentrum stehen.

Oder, wie Charles Krüger es neulich so pittoresk und treffend ausdrückte,

> „IHR sollt weniger fliegen, nicht WIR."

Leider wird das Elektro-Auto heuer nicht nur mehr in Kreisen, dessen Mitglieder etwas mit „sozial" im Namen studiert haben, propagiert, sondern sogar von früher eindeutig marktwirtschaftlich orientierten Autoren wie bei *Capital*:

> „Keine E-Raketen mit utopischen Preisen prägen das Bild das Tabellen-Bild, sondern bodenständige, leistbare Vernunftmodelle." (*Capital* zu E-SUV und Standardmodellen)

Bodenständige und vernünftige Elektro-Autos? Kann die *Capital*-Autorin nicht rechnen, oder ist es ihr gleich? Gerade die kleineren E-Autos haben lächerliche Reichweiten von nur etwa 200 km, bevor sie stundenlang ans Netz müssen. Hinzu kommen die saftigen Preise, die nur bezahlt werden, wenn die Regierung Steuergeld von kleinen Arbeitnehmer zum klimarettenden E-Auto-Käufer umverteilt.

Wer sich unter den geneigten EIKE-Lesern jetzt noch nicht genug geärgert respektive amüsiert hat, wird sich über die Pläne freuen, eine „zweite Elektrifizierung" ohne Sinn und Verstand durchzuführen. Damit sind die kommerziellen Verkehrsmittel gemeint, die Laster der Logistiker und die

Taxis, und die Öffis mitsamt ihren Bussen und Diesel-Loks. Wir berichteten bereits über die zum Scheitern verurteilten Pilotprojekte mit Liefer-LKW auf der Autobahn mit Oberleitung oder den kaum sinnvollen E-Bussen in Berlin, die nur halbtags fahren und nach Mittag dann von Dieselmaschinen ersetzt werden. Manchmal hat man den Eindruck, die Aktivisten in den Redaktionen und den NGOs formulieren erst ihre (für sie einträglichen) Narrative und sammeln dann scheinrationale Argumente und Forderungen. Technisch-sachliche Gegenargumente, die so manche Forderung sofort einstürzen lassen, werden ignoriert oder gar nicht erst wahrgenommen. Es geht schließlich um die eigenen Pfründen, *nach mir die Sintflut*. Leider haben diese Stimmen die kulturelle und damit politische Hegemonie und damit praktisch die alleinige Entscheidungsgewalt.

Man kann nur hoffen, daß die wirtschaftliche und physikalische Realität auf dem E-Auto- und anderen Märkten beim Bürger möglichst schnell die Erkenntnis reifen läßt, daß Klimarettung nichts mit dem Klima zu tun hat, sondern nur eine Ressourcenstrategie von Elitären ist, die „die Arbeit die anderen tun lassen“ will (Schelsky).